

6

Revista
de Estudios
Marítimos
del País Vasco

ITSAS
memoria

GARCÍA-ORELLÁN, Rosa: “Las costeras de bonito con Lázaro Larzabal: cambios y transformaciones en la década de 1950”, ***Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco***, 6, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2009, pp. 521-533.

U·M

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL



Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa

Las costeras de bonito con Lázaro Larzabal: cambios y transformaciones en la década de 1950¹

Rosa García-Orellán

UNED²

INTRODUCCIÓN

Nos situamos en Ondarroa en el año 1952, en la primera costera de bonito que realiza Lázaro Larzabal, en el *Ben-Hur*³. Tiene su cédula de examen recién sacada faltándole aún los días de mar, pero consigue el permiso de la Comandancia debido a la falta de personal preparado para ir en la flota bonitera, que ya cuenta con motores Diesel. Lázaro se estrenará coordinando la navegación de una “compañía” de tres barcos que pescan estacionalmente bonito, dándoles la situación cuando se alejan de la costa.

En esta década, todo evoluciona a gran velocidad, es un punto de partida de esta actividad lo que voy a mostrar. Nos encontramos ante un antes y un después, es decir, de una pesca artesanal y con conocimientos básicos de la costera se pasa al embrión de la pesca industrial de los túnidos, que se desarrolla básicamente en la década de los años mil novecientos sesenta. Pero es interesante volver la vista atrás a partir del momento actual, año 2009; si bien existen estudios donde se muestran los cambios ocurridos en esta década, siendo de destacar entre otros, la incorporación del cebo vivo en las costeras del bonito, la aportación a estos estudios que yo quiero hacer ahora consiste en incluir la voz de uno de sus protagonistas, cómo vivieron el cambio y los desafíos a que tuvieron que hacer frente. Lázaro narra desde sus 69 años de edad, volviendo la vista a cuando tenía diecisiete, en un ininterrumpido ejercicio de la pesca. Se trata de un largo período de tiempo que, no obstante, nos acerca al sabor de los acontecimientos.

Empiezo a trabajar la biografía de Lázaro el dos de febrero del 2006 en Nigrán, y continúo en Bayona (Pontevedra), son largas horas de grabación, donde recojo la primera parte del trabajo, posteriormente trabajo su contexto más inmediato. Es su hijo Iban Larzabal quien se pone en contacto conmigo porque acaba de leer mi libro *Hombres de Terranova* y su padre no se menciona en dicho trabajo. Al conocer a Lázaro me doy cuenta que estoy ante un capitán de pesca muy singular, he trabajado previamente las biografías de cerca de trescientos hombres de la pesca industrial del bacalao, y confirmo en Lázaro un caso único en la forma de llevar esta actividad, es un solitario y explorador nato en los Bancos de Terranova, se salta las cuadrillas de pesca, las normas del armador, cumpliendo siempre con el principal objetivo: defender la campaña con buenos resultados en las capturas. Fruto de este trabajo de recopilación, aquí presento sus comienzos en la pesca que son en la costera del bonito, una pesca muy diferente de la de arrastre en los grandes bous o parejas que van a Terranova o en los últimos años a Noruega; sin embargo, en estos comienzos él se forja en la disciplina que conlleva el mundo de la pesca, pocas horas para dormir, alta concentración y aprender la habilidad de convivir en un pequeño espacio varias personas.

Es un único informante el que narra; su narración, como señala Simmel (1986)⁴ no es únicamente la de un átomo social, sino que es también un producto sofisticado del mismo. Es decir, en su forma de narrar, valorar y representar Lázaro nos muestra las dinámicas de ese tiempo.

1. Mi agradecimiento a Juan Antonio Apraiz, Ana Iza y José María Unsain por la lectura que hacen de este trabajo a nivel técnico y las recomendaciones al mismo. También agradezco a Adolfo Martín por la revisión de estilo en el texto. A Lázaro Larzabal con quien tantas horas hemos pasado juntos recogiendo, corrigiendo y grabando su vida en la pesca. Esta parte que aquí presento corresponde a una pequeña etapa de su biografía, con ella realizo estas reflexiones. A todos mi más sincero agradecimiento, sin la ayuda de ellos este trabajo no sería posible.

2. Dra. en Antropología Social y Cultural por la UPV/EHU, profesora-tutora de dicha disciplina en UNED Bergara.

3. *Ben-Hur* según el registro de la Lista Oficial de Buques de la Dirección General de Mercantes, está matriculado en 1951, construido en Astilleros P. Eiguren, de Lekeitio, con 16,70 metros de eslora. (Información facilitada para este trabajo por Juan Antonio Apraiz).

4. SIMMEL, Georg: *Estudios sobre la forma de socialización*, Alianza, Madrid, 1986.



Lázaro Larzabal con 17 años. Foto cedida por su hermano Jesús Larzabal.

Cuando en investigación utilizamos la técnica de recoger información mediante relatos de vida o historias de vida, es que hemos decidido recoger subjetividades, y en este caso nuestra prioridad recae en las relaciones y en los procesos sociales que emergen de esos relatos, el autor interpreta su vida, para llegar a esta forma de trabajo, previamente han existido las últimas formulaciones paradigmáticas del funcionalismo en Estados Unidos (Parsons, 1968)⁵ fueron seguidas por la nueva etnografía, el estructuralismo y la antropología interpretativa de Geertz (1986)⁶. Todas estas corrientes contribuyeron al cambio. La época que vivimos puede considerarse como post-paradigmática: post-modernismo, post-estructuralismos, post-marxismo... Como ha mostrado (Lyotard, 1979)⁷, nuestro tiempo se caracteriza por la falta de confianza en visiones totalizadoras y por el interés en la interpretación. Se trata de una situación común a muchas ciencias humanas y sociales y estos debates se extienden también a la inteligencia artificial, la física y las matemáticas. Todos estos esfuerzos tienen algo en común: la nostalgia de un paradigma. Pero el resultado es doble. Por un lado, en el plano de la producción teórica, nuestro tiempo se perfila como una época multi-paradigmática, y por otro lado existe un auténtico esfuerzo de enmarcar nuestra práctica etnográfica en un plano metodológico.

En definitiva, la escritura etnográfica es alegórica en varios niveles: en el del contenido, por lo que dice, y en el de la forma, por cómo lo dice.

Lázaro Larzabal es la guía de este trabajo; no se trata de un recurso exclusivo, sino que va articulado con otras formas de observación y fuentes documentales. El objeto de esta investigación etnográfica es mostrar los mecanismos sociales en propuesta de interpretación de los fenómenos observados, tal como se muestra a lo largo de estas páginas desde el recurso del recuerdo de Lázaro.

En todo momento nos movemos en esa tensión entre lo micro y lo macro, entre lo particular y lo general, es decir, mostramos todo un complejo campo de relación donde los mundos sociales desarrollan cada uno su propia subcultura (Laplantie: 1996)⁸. El desarrollo tecnológico que se aplica en los boniteros en la década aquí expuesta, tiene varios antecedentes a nivel general, uno de los cuales es la finalización de la Segunda Guerra Mundial en 1945. La tecnología que se había experimentado a lo largo de la contienda comienza a aplicarse a diferentes áreas de la industria y concretamente a la pesca. En nuestro país los primeros en aplicarla son los barcos de gran altura como los bacaladeros

5. PARSONS, Talcott: *La estructura de la acción social estudio de teoría social con referencia a un grupo de recientes escritores europeos*, Guadarrama, Madrid, 1968.

6. GEERTZ, Clifford: *Savoir local, savoir global: les lieux du savoir*, PUF, Paris, 1986.

7. LYOTARD, Jean François: *La condition postmoderne: rapport sur le savoir*, Les Editions de Minuit, Paris, 1979.

8. LAPLANTIE, F.: *La Description Ethnographique*, col. 128, Nathan, Paris, 1996.

de Pysbe, Pebsa⁹, les siguen los arrastreros y ya en los años 1950 llega de forma paulatina a la pesca de bajura. Junto a la tecnología aparece la necesidad de una mayor formación.

Dicha formación es fomentada en un primer momento, en el caso de Ondarroa, por la parroquia, con sus clases nocturnas impartidas a los jóvenes marineros; esto evolucionará más adelante.

En el caso de la flota de bajura que vamos a tratar aquí, y concretamente la costera del bonito, al comenzar los años mil novecientos cincuenta, los patrones-armadores dotan sus embarcaciones con motores Diesel de cien caballos, que tienen catorce metros de eslora y capacidad para cinco mil kilos de bonito, puesto que no tenían más capacidad de almacenaje. En estos momentos, algunos armadores utilizan todavía en la pesca de arrastre motores de vapor, porque tienen más potencia que los motores Diesel, si bien para 1953 retiran ya definitivamente los motores de vapor, y la flota de arrastre y el resto de la flota en general funcionan con motores Diesel.

En el momento presente, año 2009, en que se produce esta mirada hacia atrás, es interesante plantear el desarrollo de los boniteros en un mundo globalizado como es el actual. Este trabajo va a mostrar el desarrollo de esta actividad en la década de los años mil novecientos cincuenta y en el momento actual, abriendo reflexiones sobre la sostenibilidad de nuestros mares. Pero también nos introduce en la vida cotidiana de la época.

Cuando se habla del hombre de la mar, existe un estereotipo que emerge en las personas que no han vivido desde dentro esta actividad. Dicho estereotipo se ha fomentado desde varios medios como la novela, el cine, la propaganda... Si bien este trabajo no va a desarrollarlos, sí voy a citar uno de ellos y es el que presenta Pío Baroja en su trilogía sobre el mar¹⁰; sus personajes son aventureros, es decir desde la literatura se "crean" aptitudes y estereotipos del hombre de la mar, magistralmente creado en la figura del capitán Chimista; como aventureros, su vida no tiene plan y carece de toda estabilidad. Si bien el contexto de investigación de Pío Baroja es en el siglo XIX y se centra en las grandes rutas, no obstante su creación se mantiene hasta la actualidad estereotipada respecto al hombre de la mar. Ahora cabe preguntarse si sus protagonistas se sienten aventureros o, simplemente, su vida responde a las dinámicas que van surgiendo, respecto al plan y estabilidad. El hombre de la mar, y de la pesca en particular, necesita para su funcionamiento una consolidada organización en tierra para poder así continuar con su actividad, organización económica para mantenerse, familiar, etc. Caro Baroja matiza que "...las familias de los marinos de altura presentan, con frecuencia, una organización que podríamos definir como matrilineal, o casi "matriarcal". En efecto, los hombres se van por los mares y las mujeres quedan en tierra con los chicos y han de dirigir algo más que los asuntos domésticos" (Caro Baroja: 1967)¹¹. Considero que más que matrilineal, es un reparto de tareas entre hombres y mujeres, imprescindible para el funcionamiento de la actividad.

Bajo la guía de Lázaro, dejo el texto a la interpretación del lector en esta mirada desde el 2009 hacia el año 1952.

Los puntos que vamos a tratar son:

1. La gestación de la primera Escuela Media de Pesca de Ondarroa.
2. Medios técnicos de seguridad y navegación en 1952.
3. La primera costera del bonito de Lázaro Larzabal en el *Ben-Hur*.
 - 3.1. Incidente en la comandancia de A Coruña con la estrella roja de cinco puntas.
 - 3.2. Introducción en Ondarroa de la pesca al cebo vivo.
 - 3.3. Distribución de los espacios a bordo.
 - 3.4. La comida a bordo de los boniteros.
4. Ir a la parte.
5. "Radio Igueldo" y el desarrollo de las claves de pesca en la bajura.

Conclusiones

9. Este aspecto está desarrollado en el libro: GARCÍA-ORELLÁN, R. y BEOBIDE ARBURUA, J.: *Hombres de Terranova: la pesca industrial del bacalao 1926-2004*, Edit. Stella Maris, Santurtzi, 2009 (1ª ed. 2004).

10. BAROJA, Pío (obras sobre el mar): *Las inquietudes de Shantí Andía* (1911), *El laberinto de las sirenas* (1923), *Los pilotos de altura* (1929).

11. VV.AA.: *Los Baroja y el mar. Homenaje a Julio Caro Baroja*, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 1995.

1. LA GESTACIÓN DE LA PRIMERA ESCUELA MEDIA DE PESCA DE ONDARROA

A finales de los años mil novecientos cuarenta el párroco de Ondarroa, don Pedro, crea una escuela nocturna para que los jóvenes se puedan formar, y está de profesor su hermano jubilado y con formación náutica. Se considera éste el primer embrión de Escuela Náutica. Lázaro acude a sus clases nocturnas con catorce años y también lo hace su hermano posteriormente. A los dieciséis años, quiere ir a la mar, pero su madre y hermana se niegan; quieren que estudie para patrón de pesca de gran altura. En estos momentos existen tres títulos: el de litoral, patrón de altura y patrón de gran altura. Con dieciséis años se prepara para lograr el título de patrón de pesca de altura y gran altura, estudia durante un año en Ondarroa con un jubilado titulado de la marina mercante, para luego hacer el examen de patrón en la Escuela Náutico Pesquera de Pasajes.

La primera promoción de Ondarroa que estudia por libre y va al examen a Pasajes es del curso 1951-1952, y van cinco: Joseba Arrasate, Andoni Laka, Lucio de Lekeitio, Pelayo y Lázaro Larzabal. Está de director en la Escuela Náutico Pesquera de Pasajes don Jesús de las Heras Mercarado. Llegan a Trintxerpe diez días antes del examen, en un bar les facilitan habitación y acuden a unas clases de Las Heras, y también reciben clases de refuerzo con don Amado, que es un profesor que imparte clases particulares de apoyo a los jóvenes de la Escuela Náutica. Las Heras considera que están suficientemente preparados y da el visto bueno para que acudan al examen. Así, un día se examinan de ingreso, que es necesario aprobar, a los dos días se examinan de altura y al tercero de gran altura.

Posteriormente, se hacían los días de navegación, se rellenaba el diario y al ser mayor de edad se tramitaba el diploma.

Los cinco aprueban los exámenes. En el caso de Lázaro recibe la máxima puntuación en el examen de gran altura, ya que resuelve los problemas a nivel teórico y práctico. Las Heras le ofrece continuar la carrera de Náutica con una beca, pero Lázaro decide hacer su carrera profesional en la pesca de gran altura con los conocimientos náuticos que posee, ya que tiene la responsabilidad de sostener la economía de la casa y, aunque la beca le cubre todos sus gastos en Bilbao, decide, sin embargo, no aceptarla por no dejar a su familia sin sus ingresos. Es huérfano, y se siente el responsable de su casa.

“Entonces yo era el que trabajaba¹², interesaba el dinero que llevaba. Esto me ha dado una responsabilidad muy fuerte. No me veía como el hombre soltero que tiene el dinero para él, yo tenía una familia que dependía de mí. A mi madre le he entregado todo el sobre de dinero hasta casarme a los 25 años”.



Lázaro en una fiesta familiar en 1952. De izquierda a derecha: Lázaro, su hermano Jesús, su tío francés, la abuela materna, detrás la tía Maritxu, su hermana, su madre Joaquina. Foto cedida por Jesús Larzabal.

El primer año de funcionamiento de la Escuela Náutico-Pesquera Nuestra Señora de la Antigua de Ondarroa, que es filial de la de Pasajes, se matriculan 52 jóvenes; al cabo de dos años Lázaro será uno de sus profesores. Se asienta el cambio en la pesca con patrones preparados con conocimientos técnicos de gran altura.

12. “Yo era el que trabajaba” significa que su ingreso es el más importante de la casa, el resto de la familia también trabaja pero aporta menos dinero.

En el año 1952, existen pocos jóvenes con el título de gran altura en Ondarroa y los patrones armadores de la costera de atún deciden seleccionarlos en los mismos barcos aun careciendo de práctica en la mar, en atención únicamente a sus conocimientos teóricos.

En estos momentos hay cuarenta barcos para la costera del bonito y cinco jóvenes patrones de gran altura que carecen aún de práctica en la mar, pero que poseen la cédula del examen. Continuamos con el relato biográfico de Lázaro Larzabal que embarca en el bonitero *Ben-Hur* pero coordina otros tres más con la condición de ganar una parte y media¹³ por simultanear sus trabajos de náutico con los de marinero.

En el embarque, tiene que llevar consigo el sextante; esta compra supone un gasto importante, aunque el novio de su hermana le consigue por cinco mil pesetas uno de segunda mano que proviene de Inglaterra. Lázaro lo tiene que pagar a plazos, ya que necesita dos campañas de bonito para ganar este dinero.

El problema al que se enfrentan los patrones-armadores es que, al disponer los barcos de más de 100 caballos de motor Diesel y una velocidad de seis a siete nudos, pueden alejarse de la costa y capturar más bonito, pero al alejarse, no saben posicionarse en la mar. Por ello, necesitan una persona en el barco que conozca nuevas formas de determinar por medio del sextante su posición mientras navegan.

En la pesca de litoral los patrones se mantenían siempre con la costa a la vista; uno de sus referentes eran los montes, de lo contrario se perdían. Se utiliza mucho la meridiana, que es la latitud que se observaba justamente al mediodía, esto se aprende con el título de patrón de altura, pero necesitan también conocimientos para hallar la longitud si se alejan de la costa. Con la sonda y la latitud se sitúan bastante bien, ya que rara vez perdían de vista la costa, y en caso de perderla se dirigían hacia el sur y cuando aparecían las primeras montañas, las conocían y calculaban a qué altura estaban. Se movían bien hasta Cabo Ortegal; de ahí para el oeste se perdía la costa porque no se situaban.

La costera del bonito empieza a primeros de junio y dura hasta septiembre, en Ondarroa aplican el régimen denominado dominical. Los barcos salen a la mar pero es obligatorio estar el domingo en tierra, según el testimonio de Lázaro. Esto se puede hacer sin dificultad porque se trabaja cerca de la costa y siempre hay puertos para entrar.

En el término de diez años todo cambia al ir teniendo más autonomía los barcos y al alejarse más de la costa en busca de bonito. No obstante, en la primera campaña que realiza Lázaro Larzabal, aunque le llevan de náutico para poder alejarse más de la costa, los intentos de hacerlo son tímidos todavía.

2. MEDIOS TÉCNICOS DE SEGURIDAD Y NAVEGACIÓN EN 1952

Cuando entra Lázaro en 1952, los barcos de bajura, no llevan radio, ni salvavidas, ni botiquín ni cohete por si tienen que pedir auxilio en la noche. Tampoco existe la telefonía.

Estas costeras de bonito no practican aún la pesca de altura; necesitan un navegante para alejarse de la costa. Los patrones veían que si se alejaban más de la costa, las capturas eran muy superiores; comprenden, por ello, la necesidad de contratar a jóvenes recién salidos de las Escuelas Náuticas y que sepan utilizar el sextante para situarse una vez se alejan de la costa.

En estos momentos, técnicamente sí hay patrones de altura, pero no de gran altura. La diferencia entre unos y otros, tal como señalábamos arriba, es que los de altura no sabían calcular la meridiana, que es la posición que se tiene en el momento que el sol pasa sobre las cabezas. Para ello se utiliza el sextante.

La hora es un elemento muy importante y en el *Ben-Hur* Lázaro le pide al armador que instale a bordo una radio de onda corta para corregir la hora. Para hablar con otro barco se acerca un barco a otro. Hasta la llegada de la aplicación del conocimiento del sextante, debido a que en la costa del Cantábrico los desplazamientos se efectúan de Este a Oeste, si se pone rumbo al Sur siempre se encuentra la costa, y, al ver los primeros montes, se sabe en qué situación se está en la mar. En palabras de Lázaro:

13. El sistema de los salarios en los boniteros está señalado en el apartado número 4 de este trabajo.

«Pescan hacia el Oeste, pero al rebasar la costa Cantábrica al llegar a Finisterre, si van para el Sur pierden la posición, puesto que ya no hay referencia de costa. Está el vacío para ellos. No obstante, se servían de la referencia de la costa con la hora y la distancia, que calculaban siempre seis millas. Así para calcular la estima después de seis o siete horas pescando bonito, les pregunto dónde estamos respecto al punto en que he dejado el barco y me respondían al Sudeste seis horas, así que calculábamos seis por seis, 36 millas al sudeste y era la posición. Lo calculaban muy bien».

Sin embargo, los barcos de arrastre al trabajar en la plataforma, ahí sí llega la sonda y después de la guerra civil ya utilizan los cálculos de posición mediante la aplicación de la sonda, que les permitía encontrar “un lugar geométrico” respecto al sextante:

«Mi padre ya utilizaba el sextante, no sé dónde aprendió porque entonces no existían las Escuelas Náutico Pesqueras; el fuerte para ellos era la situación por marcas de tierras, y aplicaban la sonda para el trabajo».

En 1952, en la primera costera de bonito en la que participa Lázaro, como llevan motores Diesel de 100 caballos prevén alejarse más de los rumbos tradicionales de la costa. La andadura es entre seis y siete nudos con buena mar. A Lázaro le sucede que llevando con él tres barcos al principio y sumándose luego hasta dos más, ponen rumbo a Ondarroa al 160°. Como no llevan radio ni telefonía para comunicarse entre sí, y lo hacen a viva voz de un barco a otro, sólo un barco fue con ellos, los otros tres se pusieron al lado de uno que no sabía situarse con el sextante y hubo una diferencia de un día en la llegada a Ondarroa.

Utilizar el sextante para calcular la meridiana depende del sol, y a veces los días son nublados. Entonces Lázaro se coloca detrás de la chimenea del barco, con la ropa de agua, esperando que el sol salga para poder situarse. A veces, si el cielo está cubierto durante todo el día o durante dos días, no tienen situación; sólo el cálculo por estima.

Lázaro reflexiona mientras narra y mira desde el momento actual hacia atrás y le sorprende que no hubiese más accidentes. Recrea desde su memoria una entrada de un barco de Ondarroa en Avilés. El barco encalló contra las rocas, pero no le pasó nada a ningún tripulante; simplemente salieron andando sobre las rocas. En las seis costeras de bonito de los años cincuenta en que trabajó Lázaro, no existen accidentes importantes, pero sí recuerda otros barcos de pesca de arrastre accidentados, entre ellos el *Maitane Arriola*, que sólo tuvo un superviviente, y el *Ferrer Hermanos* que era un bou y se perdió con todos los tripulantes.

Uno de los lugares de pesca es “El Paso”, que es la ruta seguida por los mercantes cuando salen de Vigo rumbo a Finisterre y de ahí a la Normandía francesa en el Canal de la Mancha. A esta ruta le llaman “El Paso” de los mercantes.

«Durante el día pescamos en esta zona, pero tres horas antes de la noche, dejamos “El Paso”, ponemos rumbo hacia el Noroeste, dejamos el barco parado y sin apenas luces de posición para no gastar».

Lázaro devora la lectura, y en esta primera marea lleva en su cesto el libro de los Hermanos Karamazov,

«me quedo a leer con una batería pequeñita de 12 voltios que da una lucecita que viene del motor parado, porque no llevamos ni auxiliares. Esta luz aguanta hasta las tres de la mañana, luego ya no hay ninguna luz en el barco. Ni siquiera nos vemos entre nosotros».

«Normalmente salimos hasta el 15° y 18° de longitud al oeste de Vigo y no bajamos al Sur, remontamos hacia el Nordeste entrando en el Cantábrico hasta Ouessant en la Bretaña francesa en el 47 de latitud».

Siempre controlando a la vuelta el gasoil. Respecto al abastecimiento del barco, en esta década llevan hielo, facilitado por la Cofradía, para conservar el bonito. También llevan un tanque de agua dulce para beber.

3. LA PRIMERA COSTERA DEL BONITO DE LÁZARO LARZABAL EN EL *BEN-HUR*

Lázaro, con su cédula de examen se presenta en la Comandancia de Lekeitio con el patrón-armador del *Ben-Hur* —este nombre corresponde al de una estrella de primera magnitud—. La autoridad marítima del momento es un sargento que tiene una pequeña oficina, porque la Comandancia en ese momento está en Lekeitio.

«Fuimos allá el armador y yo para hablar con él. La autoridad estuvo de acuerdo en que se despachara el barco, siempre que se comprometiesen los armadores a llevarme como segundo patrón. El barco sale



El *Reinarás*, construido en Lekeitio en 1951, con 17 m de eslora, 41 toneladas y un motor de 100CV es de características muy similares al *Ben-Hur*. Del archivo de J. A. Apraiz.

con el título del armador y la cédula de examen mía para las posiciones; el representante de la oficina de navegación quedó conforme, porque no podía dejar los barcos parados. Así se produce mi primera salida».

El número de tripulantes puede oscilar de doce a catorce personas: un patrón, un sotapatrón, un motorista y el resto marineros.

En los boniteros, el más joven es el *txo*. Lázaro es el más joven del barco y se produce la paradoja de que tiene que hacer el trabajo del puente aplicando sus conocimientos de navegación astronómica que repercuten en tres boniteros, y también el de *txo* –recoger todo lo que queda después de comer, fregar y estar al servicio de toda la tripulación–. Esto a él le choca en un principio, pero son las normas, con lo cual, además de hacer de *txo* cuando todo el mundo se va a dormir al catre, él tiene que hacer su guardia en el puente hasta las tres de la mañana, que es cuando se levanta el patrón, y a las cinco de la mañana hay que arriar los aparejos.

«Yo también tengo aparejos, ya que es el trabajo del *txo*. Así que para mí fue un choque por tener la doble función: ir de *txo* y de sotapatrón. Duermo muy pocas horas, el patrón-armador me deja dormir hasta las ocho de la mañana, pero leía muchísimo, con una lucecita por la noche; de día también bajaba un momento mientras no picaban los bonitos. En cuanto picaban, a levantarme.

»En estos momentos es habitual ir entrando en bastantes puertos de la costa del litoral. La primera entrada la hicimos en Coruña y la segunda en Vigo. Para entrar en Vigo, con mis conocimientos de navegación únicamente teóricos, y sólo en el puente, lo paso bastante mal. Mi primera entrada en Vigo fue el 4 de junio de 1952, luego me toca entrar en Avilés de noche con poca visibilidad y mucha mar, todo el mundo durmiendo en el barco y todos estábamos cansados de hacer lances, me encuentro solo en el puente y son momentos de mucha tensión».

3.1. Incidente en la comandancia de A Coruña con la estrella roja de cinco puntas

En la primera campaña de Lázaro en el *Ben-Hur* entran en La Coruña. El barco lleva pintada en la chimenea una estrella roja con cinco puntas. *Ben-Hur* es el nombre de una estrella de primera magnitud, y Lázaro ignora el motivo por el cual el armador le puso este nombre.

El Comandante pregunta: *¿Quién es el patrón?*

Lázaro: *Yo soy el responsable porque tengo aquí las cédulas y el dueño se llama Salvador, es el armador.*

«El problema es que el armador apenas conoce el castellano. En mi casa, sin embargo, como toda mi familia procedía de la Parte Vieja donostiarra, se hablaba con soltura el castellano y también el vasco porque mi madre era de un caserío de Astigarraga.

»Le explico al comandante de Marina que no sabemos lo que significa esa estrella y él nos dice:

-Representa al comunismo.

»Nosotros no teníamos ni idea, el patrón-armador no hablaba nada. El comandante acaba riéndose y nos dice que pintemos la estrella de otro color para que se vea menos. La pintamos de negro aprovechando un bote que había en la máquina».

Este hecho, que, así contado, es una anécdota, sin embargo es grave ya que en el régimen político del momento, con una dictadura que enarbola la cruzada contra el comunismo, podría tener consecuencias de arresto y paralización de la actividad. Afortunadamente el comandante, con sentido común, no toma represalias.

En esta primera campaña, además, se va a producir el cambio de bonito a la vara o curricán al bonito con cebo vivo.

3.2. Introducción en Ondarroa de la pesca al cebo vivo

En la costera de bonito de 1952, los boniteros de Ondarroa salen a la pesca del bonito con varas para la cacea. Excepto el *Primavera* y el *Verano*, que son únicos que salen con cebo vivo.

Para la pesca, bien sea a la cacea o al cebo vivo, se colocan dos varas largas transversalmente a la crujía del barco con tres aparejos en cada vara. Eran seis y, en total, 14 aparejos.

«Todos los tripulantes pescamos, es decir, estamos todo el día atentos, con el aparejo en el dedo, protegido con un dedil de manta vieja. Si comemos, tenemos el aparejo en la mano izquierda y la cuchara en la derecha, y si dejas el aparejo porque necesitas las dos manos, lo colocas en el dedo del pie. Si te tumbas a la siesta lo haces con el aparejo cogido con una vuelta al brazo, si vas a hacer tus necesidades lo dejas al compañero.

»Así, tumbado, sentado, de pie, en tus tres metros cuadrados todo el día, desde la salida a la puesta de sol, con el aparejo. Hoy en día utilizan carretes. Los únicos en el barco que no tenían el aparejo eran el patrón-armador y el jefe de máquina; el resto, todos, incluso el cocinero».

Lázaro tiene la vara de estribor y está encargado de dos aparejos. Los aparejos más largos son los que van en la punta de las varas en el bonito, y esas, como hay que recoger todo a mano y largar a mano, las manejan los más jóvenes y más fuertes. Sueltan entre noventa y cien metros y pueden llegar hasta ciento cincuenta metros.

«Si pica un bonito fuerte, hay que traerlo de golpe, tienes esos cincuenta o cien metros para la reserva; todo se hace a mano, no con carretes de pesca como después.

»En la punta de la liña colocas un cebo, un engañador, es un anzuelo hecho con paja de maíz y una cintita de color para que el bonito crea que es un pescadito. El bonito muerde y queda enganchado. Es muy voraz, cuando entran las aguas cálidas, viene primero el pescado pequeño y detrás viene el bonito desde finales de mayo hasta septiembre. Viene desde el mar de los Sargazos o del centro del Atlántico, hace un recorrido largo y vuelve luego a los mares de donde ha salido. Este bonito es el blanco o albacora, es el bonito del Cantábrico.

»Estos barcos de catorce metros de eslora con cien caballos, tienen capacidad de pesca de cinco mil kilos de bonito, puesto que no tenían más capacidad de almacenaje».

3.2.1. De la cacea al cebo vivo

Respecto a la potencia de los barcos, el motor Diesel era de los boniteros y también del arrastre, si bien éstos, al necesitar más potencia, se utilizaban por parejas. En el año 1952 las parejas de arrastre todavía utilizan el vapor, como el *Juantxu* o el *Karmentxu*, si bien en 1953, ya desaparecen definitivamente los barcos de vapor y todos funcionan con Diesel porque ya están desarrollados los motores de gran potencia.

Los primeros intentos al cebo vivo.

El bonitero *Ben-Hur* en esta costera de 1952, sale pertrechado para pescar a la cacea en su costera del bonito. Es habitual ir entrando en los puertos del litoral. Entran en San Vicente de la Barquera y en la Cofradía les informan de que en Ondarroa acaban de entrar dos boniteros, el *Primavera* y el *Verano*, cargados gracias al cebo vivo. Parece ser que alguien habló de que en el Pacífico se pescaba así, y este armador se arriesgó a probar; fue un éxito y una auténtica revolución para todos los boniteros. En vista de ello, el patrón del *Ben-Hur*, que iba pertrechado para hacer la campaña a la cacea, decide preparar el barco para cebo vivo.

«Sacamos las varas y metemos dos barriles de vino vacíos, uno en la proa y otro en la popa. En la parte de arriba, hacemos unos agujeros, levantamos un poco en plan cuadro y ahí metemos unas rejillas. Y, sacando el agua que utilizamos para el baldeo, metemos un extremo de esa bomba en uno de los barriles y en el de proa otro».

Primer problema:

«Hacemos un lance cerca de la costa, cogemos sardinilla pequeña y la echamos a la pecera. La presión del agua al entrar en la pecera produce unos globitos pequeños de oxígeno que se pegan al pescado y así el pescado se muere en un par de días. El agua tiene que entrar sin esos globitos... Vamos haciendo poco a poco las cosas. Ese problema logramos salvarlo porque en la salida del agua a presión colocamos un paño y le atamos una cuerda, de forma que quitamos presión al agua para que saliese sin globitos. Así el pescado dura más».

Segundo problema:

«Salimos de San Vicente de la Barquera en calma chicha, con nuestros dos viveros. La tripulación se coloca a un costado del barco a pescar, se pierde la estabilidad, el barco empieza a escorarse y entra agua. Al mismo tiempo empiezan a vaciarse las peceras, pero, poco a poco, el barco vuelve a estabilizarse de nuevo.

»Todos asustados, estamos sólo a dos horas de San Vicente de la Barquera, y no había otros barcos cerca de nosotros, no había más que un botecito pescando sardinas, nos asustamos. Volvemos a entrar en puerto y rectificamos los bidones, los elegimos con más anchura y menos altura, con lo cual solucionamos el problema de la estabilidad.

»Ahora llevamos un par de aparejos en la popa, estos aparejos tienen un anzuelo y la liña, el anzuelo encarnado con una sardina viva que la metemos por la tripa para que no se muera en el acto y al echarla al agua la sardina intenta escapar, mueve el anzuelo y eso engaña al bonito que se acerca a comerla, es una trampa. Había que levantar esos bonitos de 8 y 10 kilos. Todo a mano. Y luego la caña. Este sistema es fuerza de mano y de cintura. Pones entre las piernas, con la mano al carel y con la otra mano tiras para atrás. Cada caña lleva dos hombres. En algunos sitios se ha hecho meterlo de tirón, pero nosotros no lo hacemos así porque empezaba a dar saltos y demás, sangra más y tampoco eres capaz de quitarle el anzuelo. Es complicado, por lo que nosotros trabajamos con dos hombres: uno, el que usa la caña, apoyas en un antebrazo, coges el anzuelo con la mano derecha, coges la pesca con la izquierda, colocas con la mano derecha el anzuelo y dejas caer al agua el aparejo para que el pescado caiga al agua y ya estabas pescando.

»Cuando picaba, tirabas y como el aparejo es un poco más largo que la caña, al tirar y venir el aparejo más bajo, no sacaba del todo el bonito del agua, ya que al hacerlo se podía romper la carne en la que está enganchado. Entonces estaba a tu lado izquierdo el otro hombre. Con la mano izquierda trae para atrás el bonito con la pita y con la derecha le daba entre los ojos con el *matacucheta* (un tronco de madera que se convertía en una porra). Así el bonito queda quieto, muerto ya, porque le has dado en la base del cráneo, y con la boca abierta, con lo que le puedes quitar fácilmente el anzuelo. El que tenía la caña le metía dos dedos en los ojos y al apretarle abre la boca con lo que podías sacarle el anzuelo. El hombre que lo tenía enganchado lo echaba en la encajonada. Las encajonadas eran estrechas para que no se moviese el bonito. De otra manera, se gastaría y quedaría con la carne a la vista y ya no serviría. Esto es la pesca del bonito».

3.2.2. Accidentes característicos del curricán o cebo vivo

«Cada caña, dos hombres; uno usa la caña y otro el bichero (como un arpón manual, es un gancho para tirar hacia arriba), el pescado viene enganchado en la boca, que es una parte blanda; el pescado viene contigo al tirar, luego hay que levantarlo desde el nivel del agua al barco; aquí hay que hacer fuerza, usas un bichero, un palo de madera que en la punta tiene un gancho, y enganchas el pez y lo subes; cuando pasas el bonito desde el agua al barco, a veces el anzuelo se suelta y viene encima del pescador; si se suelta el anzuelo, ahí vienen las lesiones del anzuelo, en cara, ojos...».

3.3. Distribución de los espacios a bordo

Los espacios son escasísimos. Se trata de un barco de madera de 14 metros donde conviven de 12 a 14 tripulantes. El número no es exacto, hay barcos que van con trece, pero nunca con más de catorce ni menos de once, porque, de lo contrario, no habría personal suficiente para trabajar con las cañas.

«En el puente del *Ben-Hur*, entran dos personas pegadas la una a la otra, hasta el extremo de que, pasado el tiempo, propuse que se comprara una radio de onda corta para llevar en el puente y tener la hora exacta. No había espacio para colocar la radio, y tuvimos que ponerla por fuera del puente, hacer un agujero que daba al puente y ahí estaban los botones de la radio, pero la radio quedaba por fuera con una caja de madera que se le hizo. Para dormir tenemos los catres, es necesario bajar al rancho de proa de dos metros cuadrados y allí, tumbado, tengo que hacer los cálculos, con lo cual la gente tiene que salir de sus catres para dejarme a mí calcular.

»En el *Costa Vasca Costa Rica*, en un espacio reducido iban cuatro catres donde dormían el jefe de máquina, patrón de pesca y de costa y, luego, en el rancho de proa dormía el resto de la tripulación, muy poca comodidad. Los catres tienen 60 cms de ancho. Muy reducido. Cuando pusieron los tanques de agua que hacían de vivero en el *Ben-Hur* para el cebo vivo, todos dormíamos en el rancho de proa; había que esperar a que saliera uno para poder entrar. Este barco tiene 14 metros y en él van 14 hombres; sólo esta proporción ya nos acerca a la imagen mental de los espacios de que disponían.

»En la popa se coloca un pequeño compartimento, un tapadillo de chapa donde el cocinero, en un metro por sesenta, hace la comida».

En esta época se respeta mucho a los mayores. En el barco no hay borrachos, porque el vino es controlado por el patrón; sólo se lleva un pequeño barril de vino; sin embargo, se fuma mucho ya desde la infancia. Esta situación cambia con el dinero que llega en los años sesenta. Respecto a la vida íntima, no existe; según Lázaro, cada tripulante lleva un cestito de su casa con todas sus pertenencias. Lo coloca al lado de la litera, entra directamente en la litera con la ropa haciendo de almohada y en los pies está el resto de la ropa. No existen taquillas y deja las botas en el suelo a su lado. «El único cepillo de dientes era el mío y me tenía que lavar los dientes con agua salada».

Respecto a las creencias, en estos momentos se llevan escapularios de la Virgen de la Antigua, que en esta localidad es la patrona de los marineros¹⁴; en un pueblo como Ondarroa, en el año 1950, hay hasta 14 sacerdotes para una población de siete mil habitantes, siendo habitual una media de ocho.

Lázaro participa en el año 1950 en la procesión en la que traen la Virgen de Begoña de Bilbao que vino a hacerle una visita a la virgen de la Antigua de Ondarroa.

«Trajeron a la Virgen de Begoña desde Bilbao hasta Markina, y ahí se encontraron las dos vírgenes. Fuimos en la procesión y a la altura de Berriatua, se organiza el encuentro, las dos vírgenes hicieron como si se dieran un beso a cada lado, y con el roce se le cayó a una la corona y se la volvieron a poner. A mí este acto me pareció una idolatría».

Sin embargo, Lázaro en sus primeras costeras del bonito lleva un escapulario de la Virgen de la Antigua, por si acaso.

Estos hechos nos muestran la fuerza que tiene el colectivo en la configuración de los simbolismos de sus actores sociales. Éstos pueden pertenecer a un grupo de no creyentes, pero algún elemento de la fuerza colectiva se va a asentar en su universo simbólico, como es el caso que aquí exponemos, y así me lo muestran investigaciones llevadas en el sector de la pesca durante estos períodos.

3.4. La comida a bordo de los boniteros

Llevar arpones para arponear un delfín y tener carne de delfín, que se come mucho, el delfín no pica el aparejo, hay que arponearlo. Es un bocado exquisito, exclusivo para comer, nunca para explotarlo ni para venderlo. Todos los boniteros llevan un arpón a proa para tener carne de delfín, en esta década de 1950 es raro llevar carne de casa en los barcos, «nos falta dinero, nos falta todo». (Lázaro: 2009).

Lázaro hace la similitud entre el delfín y el perro pastor, «los delfines, encuentran la anchoa, la rodean por abajo, la suben a la superficie, esto se ve perfectamente desde el barco y entonces le largamos la red». Nunca se pesca delfín para explotación, está prohibido por la Cofradía. Sólo se pesca para comer, en estos años que hay necesidad, su excedente se reparte con los demás barcos. El resto de los barcos de babor como de estribor pueden acercarse a coger un trozo de delfín, es costumbre colocar una cesta en el costado del barco para que los demás sepan que se ha pescado un delfín y compartir su carne que es roja, parecida a la de la ballena. Todos los cetáceos tienen la carne parecida, y refiere Lázaro que el sabor es muy bueno.

De víveres llevan lentejas, garbanzos y alubias para hacer potaje de primer plato; de segundo, es habitual comer bonito asado¹⁵.

Para beber, vino; sólo se lleva una bota, y al beber el vino se levanta la bota y se aprieta pasándola de unos a otros. La bota siempre está a los pies del patrón. Primero toma él el vino y luego pasa la

14. La devoción mariana se extiende por toda la geografía costera; la protección de una virgen para el barco es algo muy importante, concretamente en los bacaladeros la Virgen estaba en el comedor en una peana; su presencia es respetada por todos.

15. APRAIZ ZALLO, Juan Antonio: "La cocina y el mar: aproximación a la gastronomía en la pesca de bajura", en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 3, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2000, pp. 471-486.

ronda, y así se va repartiendo, en caso de que alguien quisiera más vino le dice al patrón: “Hay vuelta o qué”.

La bota se pasa siempre de derecha a izquierda. Generalmente se lleva un barril pequeño de vino para la marea y es controlado por el patrón a través de la única bota que va en el barco.

«Se hacen dos comidas al día: primer plato, potaje y segundo plato, bonito o carne de delfín. Al salir del cabo Matxitxako es habitual coger algún bonito para comer, que generalmente se asa y se come de segundo plato. El bonito asado se hace con fuego, para ello se prepara un barril de vino se corta horizontalmente a unos 40 cms. del suelo, se llena esta base de cemento, y se hace una pequeña concavidad, tiene peso y lo colocan en el centro de la cubierta de popa poniéndole unos tacos para que no se mueva. Llevan carbón de leña y hacen fuego a la brasa colocando encima la parrilla para asar el bonito. Todos nos colocamos alrededor del barril y vamos cogiendo un trozo de bonito asado, excepto la *mendreska* y la cabeza del bonito. Estas piezas las enumera el patrón para que cada uno coja su parte, el resto del bonito se puede tomar tranquilamente. La otra modalidad es comerlo en *marmitako*.

»Actualmente se hacen dos ollas de comida, una a proa y otra a popa, pero es la misma comida, no existe diferencia entre ellas. El hecho de hacer la comida a proa y a popa es por el espacio, que es muy reducido en el barco. Todos comemos de la misma cazuela, cada uno tiene su cuchara y se comienza de derecha a izquierda. El horario de la comida es a las once de la mañana y a las siete de la tarde.

»En popa están los aparejos, se come a la intemperie encima de la cubierta. Se colocan alrededor de la cazuela el pesca, el segundo patrón y el jefe de máquina; llueva o no llueva, utilizan el *suesta*, que es una gorra en forma de abanico; sigue la ronda, cada uno con nuestra cuchara, de derecha a izquierda, y si llueve el agua de la lluvia muchas veces ha llegado a poner el potaje caldoso en la propia olla¹⁶. Comen en dos grupos, el de popa, y el de proa donde están los marineros. En estas dos ollas la comida es igual.

»He visto sufrir a muchos tripulantes en las costeras del bonito de empachos, no tenemos váter, tenemos que hacer nuestras necesidades sacando medio cuerpo fuera, agarrados a las cuerdas, y allí colgados, siempre a sotavento, con el trasero al aire.

»En más de una ocasión he tenido que comer mirando a otro lado. A veces la gente habla y le sale saliva que va cayendo a la olla, y si discutían, más saliva...tengo que mirar a otro lado para seguir comiendo, muy desagradable, muy duro».

4. IR A LA PARTE

En 1952, cuando Lázaro entra en las costeras de bonito tiene 17 años, ayuda a hacer las cuentas de la costera del bonito. El salario se reparte a la parte que consiste en lo siguiente: primero hay que retirar el monto mayor, que son los gastos de aparejos y cocina; el resto del capital se divide en las partes. Si van catorce marineros, es una parte para cada uno, el barco se lleva dos partes, el jefe de máquina una parte y media, Lázaro que va de sotapatrón lleva una parte y media, el patrón-armador, dos partes. En total son 22 partes a dividir el capital.

5. “RADIO IGUELDO” Y EL DESARROLLO DE LAS CLAVES DE PESCA EN LA BAJURA

En el año 1958 se incorpora “Radio Igueldo”, lo que supone una mayor comunicación entre la flota bonitera e incide en la incorporación de estrategias más sutiles entre los patrones, puesto que es una constante entre los patrones de pesca la utilización de la mentira como una herramienta más del trabajo.

Con la incorporación de la radio en la costera del bonito unos y otros se escuchan a través de la radio y utilizan claves para que no se sepa dónde están pescando. Lázaro reflexiona:

«En la caza y la pesca nadie dice la verdad, porque si tú te encuentras con una cesta de manzanas y estamos dos, somos dos a repartir, pero si vienen más no toca a nada por muy fino que andes».

16. En la postguerra civil, en los caseríos de la falda de Guadalupe (Hondarribia-Gipuzkoa), existe todavía la costumbre de comer toda la familia el potaje de la misma fuente, cada uno con una cuchara; esto se traslada a la mar y en los años cincuenta todavía se mantiene este hábito que en la actualidad ya ha desaparecido prácticamente en los caseríos. (Trabajo de Campo de Rosa García-Orellán, *Investigación Mujeres en Pesca*, agosto 2007).

A medida que la pesca del bonito se va haciendo más sofisticada requiere mayores estrategias de ocultación de la información y de apoyo en cuadrillas para así competir con el recurso. Esta estrategia está muy desarrollada en la pesca industrial¹⁷.

La radio también es un elemento más de seguridad para la flota. Desde el momento actual Láza-ro se sorprende en estos términos:

«Una de las cosas que siempre me ha llamado la atención en esos tiempos era lo que arriesgábamos, porque yo me acuerdo que no llevábamos nada. Luego se empezó a meter salvavidas, pero nosotros sólo llevábamos un pequeño salvavidas que era el que se utilizaba para hacer carnada, pero fuera de eso no llevábamos nada de salvamento. Me llamaba la atención que en el *Ben-Hur* no tuviésemos auxiliares. Cuando parábamos por la noche teníamos una pequeña batería que nunca duraba tanto como para dar luz toda la noche. Y me extraña que no hubiese, al menos en la zona de Ondarroa, ninguna colisión entre barcos».

CONCLUSIONES

Comienza el siglo XX con la pesca al bonito en la costera, al palangre o curricán; en los años mil novecientos cincuenta se introduce el cebo vivo y con ello entramos ya en el palangre de altura, puesto que mediante el sextante pueden los pescadores alejarse de la costa. En la década de 1970 se inicia el arrastre pelágico y en el momento actual existe una pesca artesanal de bonito con medios técnicos más desarrollados que los que se citan en estos comienzos, pero también existe una pesca de túnidos altamente agresiva, lo cual pone en peligro el recurso.

Este trabajo nos introduce desde la voz de uno de sus protagonistas en ese momento de cambio en la flota del bonito, en el que los barcos empiezan a incorporar la tecnología avanzada, tanto de comunicación como de mayor capacidad de desplazamiento de la flota. Esto evoluciona y, ya a principios de los años mil novecientos setenta, más de cien buques faenaban en aguas afro-canarias, completando las campañas del Cantábrico (Gaur: 1971)¹⁸. Si miramos a los cambios producidos en esta actividad hasta el día de hoy, actualmente el 93% de los patronos son propietarios o copropietarios. Sus empresas tienen carácter familiar en la flota de las campañas del bonito, y, si bien la pesca de gran altura tiene un germen importante familiar, sus capitales de mayor envergadura requieren para su constitución de sociedades anónimas y otras modalidades.

Un aspecto importante del cambio aquí expuesto que se produce en la década de 1950 es el hecho de comenzar la campaña del bonito con cebo vivo. Esta técnica es el comienzo de otras, cuya estrategia consiste en atraer el banco del bonito, pero, además, al desarrollo de las estrategias de pesca va unido el de nuevas incorporaciones tecnológicas en los barcos. Primero, fue la incorporación del hielo, que ya está asentada en todos los boniteros en la década que aquí tratamos; posteriormente, será la frigorización en los sesenta, y la incorporación de las cámaras de congelado a otro tipo de flota de túnidos, unida a una mayor capacidad de los barcos para separarse de tierra, y ya comienza en esta década la construcción de grandes atuneros, que surcan todos los océanos, actividad en la que fueron punteros los bermeanos. Estas dinámicas, que se producen en nuestro país y en otros países, tanto de la costa Atlántica como en la del Pacífico, nos llevan al marco de una auténtica pesca industrial de túnidos, en la que debemos tener muy en cuenta el aspecto de la sostenibilidad de la especie y la reglamentación de la misma en todos los océanos.

Tenemos el ejemplo del bacalao en las costas de Terranova, que llegó a una situación de colapso importante¹⁹, y la pesca de muchas especies en todos los océanos que también están en peligro de extinción o se han extinguido ya. Por ello, es importante considerar cómo nos organizamos en los comienzos, dónde estamos ahora, los nuevos retos a los que nos enfrentamos, con un desarrollo demográfico planetario importante, un mercado globalizado, en el que resulta difícil competir en precios con los túnidos que vienen de otros países de niveles de desarrollo diferentes al nuestro, y mercados internacionales sujetos a la incidencia de los aspectos más variados de la economía. Se

17. Este apartado lo tengo desarrollado en el libro *Hombres de Terranova: la pesca industrial del bacalao 1926-2004*, Stella Maris, Santurtzi, 2009 (1ª ed. 2004).

18. GAUR, S.C.I.: *La pesca de superficie en Guipúzcoa y Vizcaya*, 1971. Cita realizada en IKEL (Instituto Vasco de Estudios en Investigación): *Rentabilidad de la flota vasca de Bajura*, Servicio Central de Publicaciones, Vitoria-Gazteiz, 1985.

19. GARCÍA-ORELLÁN, Rosa: *El bacalao en Terranova y su reflexión de las ZEE (Zonas Económicas Exclusivas)*, IDEGA (Instituto de Estudios Galegos da Universidad de Santiago de Compostela). <http://idegaweb.usc.es/repec/docs/histor/historia16.pdf>

necesita una operatividad real en los regímenes internacionales para que se asuma una actitud conservacionista hacia el mar y, partiendo de ella, regular la actividad de nuestras pesquerías en proyectos que permitan una sostenibilidad de los recursos marinos a largo plazo²⁰.

BIBLIOGRAFÍA

- APRAIZ ZALLO, Juan Antonio: "La cocina y el mar: aproximación a la gastronomía en la pesca de bajura", en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 3, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2000, pp. 471-486.
- AZTI: "Estudio técnico-pesquero y socio-económico de las pesquerías artesanales costeras del País Vasco", Dpto. Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco, 2002.
- BAROJA, Pío (obras sobre el mar): *Las Inquietudes de Shanti Andia* (1911), *El laberinto de las sirenas* (1923), *Los pilotos de altura* (1929).
- GARCÍA-ORELLÁN, R., BEOBIDE ARBURUA, J.: *Hombres de Terranova: la pesca industrial del bacalao 1926-2004*, Stella Maris, Bizkaia, 2009 (1ª ed. 2004).
- GARCÍA-ORELLÁN, R.: "El colapso del Bacalao: la construcción de la memoria ayer y hoy", en *Zainak*, vol. 29, Eusko Ikaskuntza, 2007, pp. 153-169.
- GARCÍA-ORELLÁN, R.: "Codfish in the Grand Banks: from abundance to scarcity",
- RODRÍGUEZ CAMPOS, Xaquín S. and SANTOS SOLLA, Xosé M.: *Galicia and Terranova and Labrador: Comparative Studies in Economic, Political and Social Processes*, University of Compostella Press, Santiago, Galicia, 2006, pp. 153-167.
- GARCÍA-ORELLÁN, R.: "La pesca y su gestión. Canadá y Costa Rica", en *Conflicto y Colaboración. Antropología en Castilla y León e Iberoamérica, VIII*, Instituto de Investigaciones Antropológicas de Castilla y León, 2005, pp. 110-121.
- GARCÍA-ORELLÁN, R.: *El bacalao en Terranova y su reflexión de las ZEE (Zonas Económicas Exclusivas)*, IDEGA (Instituto de Estudios Galegos da Universidade de Santiago de Compostela), 2004. <http://idegaweb.usc.es/-repec/docs/histor/historia16.pdf>
- GARCÍA-ORELLÁN, R.: "'Casa Ciriza' contada por Don Miguel Ciriza", en *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, vol. 38, Donostia-San Sebastián, 2004, pp. 515-669.
- GARCÍA-ORELLÁN, R. y CLOSE, D.: *El Estai y la postguerra del fletán. The Estai and the post-turbot war international Fishery*, Instituto Universitario de Estudios Marítimos, Universidad da Coruña, Galicia, 2003.
- GEERTZ, Clifford: *Savoir local, savoir global: les lieux du savoir*, PUF, Paris, 1986.
- IDYLL: "The anchova crisis", en *Scientific American*, 228 (6), 1973, pp. 22-29.
- LAPLANTIE, F.: *La Description Ethnographique*, col. 128, Nathan, Paris, 1996.
- LYOTARD, Jean François: *La condition postmoderne: rapport sur le savoir*, Les Editions de Minuit, Paris, 1979.
- PARSONS, Talcott: *La estructura de la acción social estudio de teoría social con referencia a un grupo de recientes escritores europeos*, Guadarrama, Madrid, 1968.
- SIMMEL, Georg: *Estudios sobre la forma de socialización*, Alianza, Madrid, 1986.
- URIARTE, A.: *Las pesquerías de la anchoa en el Golfo de Vizcaya. En Oceanografía del Golfo de Vizcaya*. Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco UPV/EHU. Bilbao, 1990.
- VV.AA.: *Los Baroja y el mar. Homenaje a Julio Caro Baroja*, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 1995.

20. GARCÍA-ORELLÁN, R. y CLOSE D.: *El Estai y la postguerra del fletán. The Estai and the post-turbot war international Fishery*, Edit. Instituto Universitario de Estudios Marítimos, Universidad da Coruña, Galicia, 2003.

